AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : 33 865 60 00 - Fax : 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 2

AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE - AVIONS

RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DU SÉNÉGAL

N° 08

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de	Date	Date	Visa	Remarques

LISTE DES AMENDEMENTS

Chapitre	Page	N°	Date	Motif

LISTE DES RÉFÉRENCES

- **Annexe 6, Partie 2 :** Septième Edition, Juillet 2008

TABLE DES MATIÈRES

8.1 SECTION 1- GENERALITES 7
8.1.1 DOMAINE D'APPLICATION ET GENERALITES 7
SECTION 2 - VOLS D'AVIATION GENERALE 28
8.2 EXECUTION DES VOLS 28
8.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION 28
8.2.2 GESTION DE L'EXPLOITATION 28
8.2.3 PREPARATION DES VOLS 30
8.2.4 PROCEDURES EN VOL 35
8.2.5 FONCTIONS PILOTE COMMANDANT DE BORD 38
8.2.6 BAGAGES A MAIN 39
8.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS 39
8.3.1. GENERALITES 39
8.4 ENTRETIEN DES AVIONS 40
8.5 EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS 40
8.5.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE 40
8.5.2. QUALIFICATIONS 40
8.6 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS 41
8.6.1. MANUEL DE VOL 41
8.6.2. CARNET DE ROUTE 41
8.6.3. ETATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD 42
8.7 SÛRETÉ 42
8.7.1. SURETE DE L'AVION 42
8.7.2. RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE 42
SECTION 3 - AVIONS LOURS ET AVIONS A TURBOREACTEUR
8.8 DOMAINE D'APPLICATION 43
8.9 VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES 43
8.10 GENERALITES 44
8.10.1. RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES 44
8.10.2. GESTION DE LA SECURITE 44

8.11 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS 45
8.11.1. INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION 45
8.11.2. GESTION DE L'EXPLOITATION 45
8.11.3. PREPARATION DES VOLS 48
8.11.4. PROCEDURES EN VOL 51
8.11.5. FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD 53
8.11.6. BAGAGES A MAIN 53
8.12 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS 54
8.12.1. GENERALITES 54
8.13 ENTRETIEN DES AVIONS 57
8.14 EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS 57
8.14.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE 57
8.14.2. CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR DES CAS D'URGENCE 57
8.14.3. PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE 58
8.14.4. QUALIFICATIONS 58
8.15 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION 59
8.16 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS 60
8.16.1. MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT 60
8.16.2. PROGRAMME DE MAINTENANCE 61
8.16.3. ENREGISTREMENT PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD 62
8.17 EQUIPAGE DE CABINE 62
8.18 SURETÉ 64

SECTION 1

8.1 GENERALITES

8.1.1 DOMAINE D'APPLICATION ET GENERALITES

8.1.1.1. Domaine d'application

Le présent règlement définit les exigences relatives :

(1) aux vols d'aviation générale effectués avec un aéronef immatriculé au Sénégal ;

(2) aux vols d'aviation générale effectués au Sénégal avec un aéronef immatriculé dans un Etat étranger ;

8.1.1.2. Généralités

a) Le pilote commandant de bord doit se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels le vol est effectué.

b) Le pilote commandant de bord connaîtra les lois, les règlements et les procédures qui se rapportent à l'exercice de ses fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'il devra traverser, aux aérodromes qu'il sera appelé à utiliser et pour les installations et services correspondants. Il veillera à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

1) La responsabilité du contrôle d'exploitation incombera au pilote commandant de bord.

2) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité ou la sûreté de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer

une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord en avisera sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible et en principe dans les 48H, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État; dans ce cas le pilote commandant de bord adressera également une copie de son compte rendu, dès que possible, dans les 48H, à l'État d'immatriculation de l'avion.

Le pilote commandant de bord doit disposer, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage des régions qu'il est appelé à survoler.

3) Le pilote commandant de bord veillera à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.

8.1.1.3. Marchandises dangereuses

Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses figurent dans le RAS 19.

8.1.1.4. Usage de substances psychoactives

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RAS 01 et dans le RAS 11.

8.1.1.5. Définitions

Dans le cadre de l'application du présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Actes d'intervention illicite : Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :

- capture illicite d'un aéronef en vol ;
- capture illicite d'un aéronef au sol ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome de dégagement : Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

- Aérodrome de dégagement au décollage : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ**.**

– Aérodrome de dégagement en route : Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

– Aérodrome de dégagement à destination : Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note. — L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Altitude de décision (DA) ou ***hauteur de décision (DH) :*** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1. — L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2.— On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de décision » et abrégées « DA/H ».

Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou ***hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) :*** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1. — L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.— Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur de franchissement d'obstacles » et abrégées « OCA/H ».

Altitude minimale de descente (MDA) ou ***hauteur minimale de descente (MDH) :*** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1.— L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.— On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire

à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3.— Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur minimale de descente » et abrégées « MDA/H ».

Avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avion lourd : Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

Base d'exploitation : Lieu à partir duquel le contrôle d'exploitation est assuré.

Codes de pratiques de l'industrie : Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond*, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note. — Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent dans le RAS 11.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par

rapport aux nuages et du plafond∗, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note. — Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 4 de l'Annexe 2.

Contrôle d'exploitation : Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

Émetteur de localisation d'urgence (ELT) : Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

- *ELT automatique fixe (ELT [AF]).* ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

- *ELT automatique portatif (ELT [AP]).* ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

- *ELT automatique largable (ELT [AD]).* ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

- *ELT de survie (ELT[S]).* ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Erreur de système altimétrique (ASE) : Différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimètre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude-pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.

Erreur verticale totale (TVE) : Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouvent un aéronef et l'altitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol).

État d'immatriculation : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Fiche de maintenance : Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

Maintenance : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. II peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Manuel de vol : Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Manuel d'exploitation : Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Membre d'équipage de cabine : Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Minimums opérationnels d'aérodrome : Limites d'utilisation d'un aérodrome :

a) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;

b) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;

c) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;

d) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

Navigation de surface (RNAV) : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Navigation fondée sur les performances (PBN) : Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Niveau de sécurité visé (TLS) : Terme générique représentant le niveau de risque jugé acceptable dans certaines conditions.

Nuit : Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Note.— Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments : Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit :

– *Approche et atterrissage classiques.* Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

– *Approche et atterrissage avec guidage vertical.* Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

– *Approche et atterrissage de précision.* Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

Note.— Par « guidage latéral et vertical », on entend un guidage assuré:

a) soit par une aide de navigation au sol ;

b) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision : Catégorie I (CAT I). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) ; et

b) avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

Catégorie II (CAT II). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft) ; et

b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.

Catégorie IIIA (CAT IIIA). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision ; et

b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m.

Catégorie IIIB (CAT IIIB). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision ; et

b) avec une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m.

Catégorie IIIC (CAT IIIC). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Note. — Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et d'atterrissage sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

Performances de communication requises (RCP) : Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant ou le propriétaire comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Plan de vol : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol exploitation : Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

Portée visuelle de piste (RVR) : Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Programme de maintenance : Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Renseignement météorologique : Message d'observation météorologique, analyse, prévision et tout autre élément d'information relatif à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

Réparation : Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

Simulateur d'entraînement au vol : L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

– *Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les*

fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

- *Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.*

- *Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.*

Spécification de navigation : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

- *Spécification RNAV (navigation de surface) : spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).*

- *Spécification RNP (qualité de navigation requise) : spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).*

Substances psychoactives : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Système de gestion de la sécurité : Approche systémique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Temps de vol — avions : Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Note.— Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

Travail aérien : Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Type de RCP : Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

Vol à grande distance avec survol de l'eau : Vol au-dessus de l'eau sur une distance de plus de 93 km (50 NM), ou pendant une période de 30 minutes à la vitesse de croisière normale, selon ce qui correspond au temps de vol le moins élevé, à l'écart de tout terrain permettant d'effectuer un atterrissage d'urgence.

Vol d'aviation d'affaires : Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une entreprise pour le transport de passagers ou de

marchandises en tant qu'aide à la conduite des affaires, assurée par un ou des pilotes professionnels employés pour piloter l'aéronef.

Vol d'aviation générale : Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial : Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou contrat de location.

8.1.1.6. Abréviations

AC	Courant alternatif
ACAS	Système anticollision embarqué
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
ADS	Surveillance dépendante automatique
AGA	Aérodromes, routes aériennes et aides au sol
AIG	Enquêtes et prévention des accidents
AOC	Contrôle d'exploitation aéronautique
ASE	Erreur de système altimétrique
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Service de la circulation aérienne
CADV	Commandes automatiques de vol
CAT I	Catégorie I

CAT II	Catégorie II
CAT III	Catégorie III
CAT IIIA	Catégorie IIIA
CAT IIIB	Catégorie IIIB
CAT IIIC	Catégorie IIIC
CFIT	Impact sans perte de contrôle
cm	Centimètre
DA	Altitude de décision
DA/H	Altitude/hauteur de décision
DC	Commande de dispositif
D-FIS	Services d'information de vol par liaison de données
DH	Hauteur de décision
DME	Dispositif de mesure de distance
DSTRK	Route désirée
ECAM	Moniteur électronique centralisé de bord
EFIS	Système d'instruments de vol électroniques
EGT	Température des gaz d'échappement
EICAS	Système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
ELT (AD)	ELT automatique largable

ELT(AF)	ELT automatique fixe
ELT(AP)	ELT automatique portatif
ELT(S)	ELT de survie
EPR	Rapport de pressions moteur
EUROCAE	Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile
FM	Modulation de fréquence
ft	Pied
g	Accélération de la pesanteur
GAP	Groupe auxiliaire de puissance
GCAS	Système de prévention des collisions avec le sol
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
hPa	Hectopascal
IAOPA	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
INS	Système de navigation par inertie
kg	Kilogramme

km	Kilomètre
km/h	Kilomètre(s) par heure
kt	Noeud
LME	Liste minimale d'équipements
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
m	Mètre
MDA	Altitude minimale de descente
MDA/H	Altitude/hauteur minimale de descente
MDH	Hauteur minimale de descente
MHz	Mégahertz
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
MOPS	Spécification de performances opérationnelles minimales
NAV	Navigation
NM	Mille marin

N1 Régime du compresseur basse pression (compresseur à deux étages) ; régime de la soufflante (compresseur à trois étages)

N2 Régime du compresseur haute pression (compresseur à deux étages) ; régime du compresseur intermédiaire (compresseur à trois étages)

N3 Régime du compresseur haute pression (compresseur à trois étages)

OCA	Altitude de franchissement d'obstacles
OCA/H	Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles
PBN	Navigation fondée sur les performances
RNAV	Navigation de surface
RNP	Qualité de navigation requise
RNPSOR	Qualité de navigation requise et besoins opérationnels spéciaux
RVR	Portée visuelle de piste
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SI	Système international d'unités
SICASP	Groupe d'experts sur l'amélioration du radar secondaire de surveillance et les systèmes anticollision
SOP	Procédure d'exploitation normalisée
TAWS	Système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	Système d'alerte de trafic et d'évitement des collisions
TLA	Angle de la manette de poussée
TLS	Niveau de sécurité visé
TVE	Erreur verticale totale
UTC	Temps universel coordonné
VD	Vitesse de calcul en piqué

VFR Règles de vol à vue

VMC Conditions météorologiques de vol à vue

VOR Radiophare omnidirectionnel VHF

VS0 Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol en régime stabilisé en configuration d'atterrissage

VSM Minimum de séparation verticale

WXR Radar météorologique

Symboles

°C Degré Celsius

% Pour cent

SECTION 2 - VOLS D'AVIATION GENERALE

8.2 EXECUTION DES VOLS

8.2.1 INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

Le pilote commandant de bord veillera à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

8.2.2 GESTION DE L'EXPLOITATION

8.2.2.1. Consignes d'exploitation – généralités

La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne sera assurée que par un pilote ayant les qualifications nécessaires ou par une personne qui :

a) a reçu du propriétaire ou, dans le cas d'un avion loué, du locataire, ou de son agent désigné, l'autorisation nécessaire à cet effet ;

b) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;

c) possède les qualifications requises pour utiliser la radio, si des communications radio sont nécessaires ;

d) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome et, selon les besoins, des renseignements sur les itinéraires, la signalisation, les marques, le balisage lumineux ainsi que les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de l'ATC, et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la, sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

8.2.2.2. Minimums opérationnels d'aérodrome

Le pilote commandant de bord n'effectuera ni décollage ni atterrissage sur un aérodrome où les minimums opérationnels sont inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour cet aérodrome par l'État sur le territoire duquel il est situé, sans l'autorisation expresse de cet État.

8.2.2.3. PASSAGERS

8.2.2.3.1. Le pilote commandant de bord veillera à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

a) des ceintures de sécurité ;

b) des issues de secours ;

c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;

d) de l'équipement d'alimentation en oxygène ;

e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

8.2.2.3.2. Le pilote commandant de bord veillera à ce que tous les occupants soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi général de l'équipement collectif essentiel de secours de bord.

8.2.2.3.3. En cas d'urgence au cours du vol, le pilote commandant de bord veillera à ce que les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

8.2.2.3.4. Le pilote commandant de bord veillera à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que cela sera jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de

l'avion soient maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

8.2.3 PREPARATION DES VOLS

8.2.3.1. Un vol ne sera pas entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré :

a) que l'avion est apte au vol, en état de navigabilité et dûment immatriculé et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;

b) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement approprié, compte tenu des conditions de vol prévues ;

c) que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 8.4 ;

d) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

e) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité de façon sûre ;

f) que les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

8.2.3.2. le pilote commandant de bord doit disposer de renseignements suffisants sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement pour déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée.

8.2.3.3. Planification des vols

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prendra connaissance de tous les renseignements météorologiques disponibles pour

le vol projeté. La préparation d'un vol hors du voisinage du lieu de départ ou de tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments comprendra :

a) une étude des observations et des prévisions météorologiques courantes disponibles ;

b) l'élaboration d'un autre plan de vol au cas où le vol ne pourrait se dérouler comme prévu en raison des conditions météorologiques.

8.2.3.4. Conditions météorologiques

a) Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol à vue ne sera entrepris que si les messages d'observations météorologiques récents, ou une combinaison de messages d'observations récentes et de prévisions, indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue) seront telles, au moment voulu, que le vol puisse s'effectuer conformément aux règles de vol à vue.

b) Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne sera entrepris que si l'on dispose de renseignements indiquant que les conditions météorologiques à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou, si un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, à un aérodrome de dégagement à destination au moins, seront, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de l'aérodrome.

c) Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne sera entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

d) Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne

sera entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle seront enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

8.2.3.5. Aérodromes de dégagement

Aérodromes de dégagement à destination

Pour un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, au moins un aérodrome de dégagement sera choisi et spécifié dans le plan de vol, sauf :

a) si la durée du vol et les conditions météorologiques dominantes sont telles qu'on puisse admettre avec une certitude raisonnable qu'à l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu, ainsi que pendant un délai raisonnable avant et après ce moment, l'approche et l'atterrissage pourront être effectués dans les conditions météorologiques de vol à vue ; ou

b) si l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et qu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié et :

1) une procédure d'approche aux instruments normalisée est prescrite pour l'aérodrome d'atterrissage prévu ; et

2) les renseignements météorologiques en vigueur disponibles indiquent que, deux heures avant l'heure d'arrivée, les conditions seront les suivantes :

   i. base des nuages à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche aux instruments ;

   ii. visibilité de 5,5 km au moins ou dépassant de 4 km la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

8.2.3.6. Reserves de carburant et de lubrifiant

Un vol ne sera entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus en cours de vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. La quantité de carburant emportée doit permettre à l'avion :

a) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et dans le cas où il n'y a pas à prévoir d'aérodrome de dégagement à destination, cas qui fait l'objet du § 8.2.3.5, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ;

b) si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments et s'il faut prévoir un aérodrome de dégagement à destination, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis l'aérodrome de dégagement, et par la suite de voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale ;

c) si le vol est effectué selon les règles de vol à vue de jour, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale ;

d) si le vol est effectué selon les règles de vol à vue de nuit, d'atteindre l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis de voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale.

8.2.3.7. Avitaillement avec des passagers à bord

8.2.3.7.1. Un avion ne doit être avitaillé pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord que si le pilote commandant de bord ou d'autres personnes qualifiées sont présents à bord, prêts à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

8.2.3.7.2. Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord des communications bilatérales doivent être assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le pilote commandant de bord ou le personnel qualifié dont la présence est prescrite au § 8.2.3.7.1.

8.2.3.8. Réserve d'oxygène

Le pilote commandant de bord veillera à ce que de l'oxygène soit mis à la disposition de l'équipage et des passagers en quantité suffisante pour tous les vols effectués à des altitudes où le manque d'oxygène risque d'amoindrir les facultés des membres de l'équipage ou d'être préjudiciable aux passagers.

Pression absolue Mètres Pieds

700 hPa	*3000m*	*10000pieds*
620 hPa	*4000m*	*13000*
376 hPa	*7600m*	*25000*

8.2.4 PROCEDURES EN VOL

8.2.4.1. Minimums opérationnels d'aérodrome

8.2.4.1.1. Un vol ne sera poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements disponibles les plus récents indiquent qu'à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage pourra être effectué à cet aérodrome ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels visés par le § 8.2.2.2.

8.2.4.1.2. Une approche aux instruments ne sera pas poursuivie au-delà du repère de radio borne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aérodrome dans le cas d'une approche classique, à moins que la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle ne dépasse le minimum spécifié.

8.2.4.1.3. Si la visibilité communiquée ou la RVR de contrôle tombe au-dessous du minimum spécifié une fois que l'avion a franchi le repère de radioborne extérieure dans le cas d'une approche de précision, ou qu'il est descendu à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'aérodrome dans le cas d'une approche classique, l'approche peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. En tout cas, un avion ne poursuivra pas son approche vers un aérodrome au-delà du point auquel les conditions d'utilisation seraient inférieures aux minimums opérationnels spécifiés.

8.2.4.2. Observations météorologiques communiquées par les pilotes

Les conditions météorologiques susceptibles de compromettre la sécurité d'autres aéronefs doivent être signalées dès que possible.

8.2.4.3. Conditions de vol dangereuses

Les conditions de vol dangereuses rencontrées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, doivent être signalées à la station aéronautique appropriée dès que possible, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres aéronefs.

8.2.4.4. Membres de l'équipage de conduite à leur poste

8.2.4.4.1. *Décollage et atterrissage*. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage sera à son poste.

8.2.4.4.2. *Croisière*. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage restera à son poste sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

8.2.4.4.3. *Ceintures de sécurité*. Chaque membre de l'équipage de conduite veillera à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

8.2.4.4.4. *Harnais de sécurité*. Lorsque des harnais de sécurité sont installés, tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote veillera à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite veillera à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il pourra dégager ses bretelles, mais sa ceinture de sécurité devra rester bouclée.

8.2.4.5. Emploi de l'oxygène

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite utiliseront des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas où l'alimentation en oxygène est prescrite, comme le prévoit le § 8.2.3.8.

8.2.4.6. Protection de l'équipage de cabine et des passagers à bord des avions pressurisés en cas de chute de pression

En cas de descente d'urgence nécessitant une dépressurisation, des dispositions doivent être prévues telles que les membres de l'équipage de cabine aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance, et de prévoir en outre des moyens de protection leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. Egalement des dispositifs ou des procédures d'exploitation doivent être prévus, tels que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une dépressurisation.

8.2.4.7. Procédures d'approche aux instruments

8.2.4.7.1. L'exploitant devra s'assurer que les procédures d'approches aux instruments conçues et publiées par le Sénégal, compte tenu de la classification des opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés pour des approches aux instruments, sont approuvées.

8.2.4.7.2. Les avions exploités selon les règles de vol aux instruments se conformeront aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

8.2.5 FONCTIONS PILOTES COMMANDANT DE BORD

8.2.5.1. Le pilote commandant de bord sera responsable de la conduite, de la sécurité et de la sûreté de l'avion ainsi que de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord.

8.2.5.2. Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de veiller à ce qu'un vol :

a) ne soit pas entrepris si l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie ou effets d'une substance psychoactive quelconque ;

b) ne se poursuive pas au-delà de l'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un manque d'oxygène.

8.2.5.3. Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de signaler au service compétent le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

Note. — le RAS13 donne une définition de l'expression « blessure grave ».

8.2.6 BAGAGES A MAIN (décollage et atterrissage)

Le pilote commandant de bord veillera à ce que tous les bagages introduits dans l'avion et dans la cabine soient rangés de façon sure.

8.3 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

8.3.1. GENERALITES

(a) L'avion doit être utilisé:

(1) conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité ou de tout document similaire agréé;

(2) dans le cadre des limites d'emploi prescrites par le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation;

(3) dans le cadre des limites de masse imposées conformément aux normes de certification acoustique applicables du RAS 20, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

(b) Des plaques indicatrices, des listes, des marques sur les instruments ou des combinaisons de ces éléments, indiquant les limites d'emploi dont le service responsable de la délivrance des certificats dans l'État d'immatriculation qui a prescrit l'affichage, seront disposées à bord de l'avion.

c) Le pilote commandant de bord déterminera si les performances de l'avion permettront un décollage et un départ en sécurité.

8.4 ENTRETIEN DES AVIONS

Les dispositions prises au niveau du RAS 06 sur chapitre relatif aux entretiens des avions sont applicables.

8.5 EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.5.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

L'équipage de conduite ne sera pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité.

8.5.2. QUALIFICATIONS

8.5.2.1. Le pilote commandant de bord s'assurera :

a) que chaque membre de l'équipage de conduite est titulaire d'une licence en cours de validité qui a été délivrée par l'État d'immatriculation, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;

b) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;

c) que les membres de l'équipage de conduite ont fait le nécessaire pour maintenir leur compétence.

8.5.2.2. Le pilote commandant de bord d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) s'assurera que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

8.6 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS

8.6.1. MANUEL DE VOL

Des procédures seront mises en place pour s'assurer que le manuel de vol soit mis à jour en y intégrant les changements rendus obligatoires par l'Autorité.

8.6.2. CARNET DE ROUTE

8.6.2.1. Pour chaque avion employé à la navigation internationale, il sera tenu un carnet de route sur lequel seront portés les renseignements relatifs à l'avion, à l'équipage et à chaque vol.

8.6.2.2. Le carnet de route d'un avion comporte les rubriques suivantes :

a) nationalité et immatriculation de l'avion ;

b) date ;

c) noms et fonctions des membres de l'équipage ;

d) points et heures de départ et d'arrivée ;

e) nature du vol ;

f) observations concernant le vol ;

g) signature du pilote commandant de bord.

8.6.3. ETATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD

À tout moment, le propriétaire de l'avion ou, dans le cas d'un avion loué, le locataire, doit pouvoir communiquer sans délai aux centres de coordination de sauvetage des listes contenant des renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté dans l'avion lorsqu'il effectue un vol international. Les renseignements comprendront notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

8.7 SÛRETÉ

8.7.1. SURETE DE L'AVION

Le pilote commandant de bord sera responsable de la sûreté de l'avion durant son utilisation.

8.7.2. RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur cet acte à l'Autorité locale désignée.

SECTION 3 - AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

8.8 DOMAINE D'APPLICATION

8.8.1. Les dispositions des sections 2 et 3 du présent règlement sont applicables aux vols d'aviation générale internationale effectués par :

a) des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ;

b) des avions équipés d'un ou de plusieurs turboréacteurs ;

c) des avions dont le nombre de sièges est supérieur à neuf.

8.9 VOLS D'AVIATION D'AFFAIRES

Les entreprises utilisant des aéronefs pour effectuer des vols d'affaires se conformeront aux dispositions de la présente section.

8.10 GENERALITES

8.10.1. RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

8.10.1.1. L'exploitant veillera à ce que tous ses employés sachent qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels les vols sont effectués.

8.10.1.2. L'exploitant veillera à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux aérodromes qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant veillera à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

8.10.1.3. La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe au pilote commandant de bord. L'exploitant décrira le système de contrôle d'exploitation dans le manuel d'exploitation et indiquera le rôle et les responsabilités des personnes intervenant dans le système.

8.10.1.4. L'exploitant fera en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il survolera.

8.10.1.5. L'exploitant veillera à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques aéronautiques, comme il est spécifié dans le RAS01.

8.10.2. GESTION DE LA SECURITE

L'exploitant se conformera aux dispositions du RAS21.

8.11 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

8.11.1. INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

L'exploitant veillera à ce qu'un vol ne soit pas entrepris avant que l'on se soit assuré par tous les moyens ordinaires disponibles que les installations et services à la surface en place qui sont directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation, sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté.

8.11.2. GESTION DE L'EXPLOITATION

8.11.2.1. Notification de l'exploitant

8.11.2.1.1. Si l'exploitant a une base d'exploitation dans un État autre que le Sénégal, il notifiera à l'Autorité, l'État dans le territoire duquel la base d'exploitation est située.

8.11.2.1.2. Suite à la notification prévue au § 8.11.2.1.1, la supervision de la sécurité et de la sûreté fera l'objet d'une coordination entre l'État sur le territoire duquel se trouve la base d'exploitation et le Sénégal.

8.11.2.2. Manuel d'exploitation

L'exploitant établira, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation contenant toutes les consignes et les informations dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses fonctions. Ce manuel sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

8.11.2.3. Consignes d'exploitation — Généralités

8.11.2.3.1. L'exploitant veillera à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

8.11.2.3.2. L'exploitant donnera des consignes d'exploitation et fournira des renseignements sur les performances de montée de l'avion pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements devront être consignés dans le manuel d'exploitation.

8.11.2.3.3. Simulation de situations d'urgence en cours de vol L'exploitant veillera à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers à bord.

8.11.2.4. Listes de vérification

Les listes de vérification seront utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef et le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité, sinon dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification respecteront les principes des facteurs humains.

8.11.2.5. Altitudes minimales de vol

Pour les vols qui doivent s'effectuer selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant spécifiera la méthode d'établissement des altitudes de franchissement du relief.

8.11.2.6. Minimums opérationnels d'aérodrome

L'exploitant veillera à ce qu'aucun pilote commandant de bord ne parte d'un aérodrome ou n'arrive à un aérodrome en utilisant des minimums opérationnels d'aérodrome inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour l'aérodrome par l'État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé, à moins que le pilote n'ait reçu l'approbation expresse de cet État.

8.11.2.7. Gestion de la fatigue

L'exploitant établira et mettra en œuvre un programme de gestion de la fatigue qui garantit qu'aucun membre de son personnel engagé dans l'exploitation et la maintenance des aéronefs n'exercera ses fonctions quand il est fatigué. Le programme tiendra compte des temps de vol et des périodes de service de vol et sera inclus dans le manuel d'exploitation.

8.11.2.8. Passagers

8.11.2.8.1. L'exploitant veillera à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

a) des ceintures de sécurité ;

b) des issues de secours ;

c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;

d) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;

e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

8.11.2.8.2. L'exploitant veillera à ce que toutes les personnes à bord soient au courant de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

8.11.2.8.3. L'exploitant veillera à ce qu'en cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

8.11.2.8.4. L'exploitant veillera à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage et chaque fois que cela sera jugé nécessaire en raison de turbulence ou d'un cas d'urgence en vol, tous les passagers de l'avion soient maintenus sur leur siège par les ceintures ou harnais de sécurité fournis.

8.11.3. PREPARATION DES VOLS

8.11.3.1. L'exploitant établira des procédures pour faire en sorte qu'un vol ne sera entrepris que si :

a) l'avion est en état de navigabilité et dûment immatriculé et si les pièces qui en font foi se trouvent à bord ;

b) les instruments et l'équipement installés dans l'avion sont appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues ;

c) les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du Chapitre 8.12 ;

d) la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

e) toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre ;

f) les limites d'emploi de l'avion, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne seront pas dépassées.

8.11.3.2. L'exploitant mettra à disposition assez de renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée.

8.11.3.3. Planification opérationnelle des vols

L'exploitant spécifiera des procédures de planification de vol permettant d'assurer la sécurité du vol compte tenu des performances et limitations d'emploi de l'avion ainsi que des conditions pertinentes prévues en ce qui concerne la route à suivre et les aérodromes concernés. Ces procédures figureront dans le manuel d'exploitation.

8.11.3.4. Aérodromes de dégagement

8.11.3.4.1. Aérodromes de dégagement au décollage

8.11.3.4.1.1. Un aérodrome de dégagement au décollage sera choisi et spécifié dans le plan de vol si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables ou en cas d'impossibilité de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.

8.11.3.4.1.2. La distance entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome de dégagement au décollage ne dépassera pas :

a) pour les avions bimoteurs, une distance équivalant à une durée de vol d'une heure à la vitesse de croisière sur un seul moteur ;

b) pour les avions à trois moteurs ou plus, une distance équivalant à une durée de vol de deux heures à la vitesse de croisière avec un moteur en panne.

8.11.3.4.1.3. Pour un aérodrome à choisir comme aérodrome de dégagement au décollage, les renseignements disponibles indiqueront que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables au vol.

8.11.3.5. Avitaillement avec passagers à bord

8.11.3.5.1. Un avion ne sera avitaillé pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord que si un personnel approprié possédant les qualifications voulues est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion par les moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

8.11.3.5.2. Lorsque l'avitaillement est effectué pendant que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, des communications bilatérales seront assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol supervisant l'avitaillement et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

8.11.3.6. Réserve d'oxygène

8.11.3.6.1. Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne sera entrepris que si la réserve d'oxygène est suffisante pour alimenter :

a) tous les membres de l'équipage et 10 % des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700 hPa et 620 hPa, diminuée de moins 30 minutes ;

b) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa.

8.11.3.6.2. Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne sera entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa. En outre, lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa mais qu'il ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment des passagers pendant au moins 10 minutes.

8.11.4. PROCEDURES EN VOL

8.11.4.1. Approches aux instruments

L'exploitant fera figurer des procédures d'exploitation relatives à l'exécution d'approches aux instruments dans le manuel d'utilisation de l'aéronef.

8.11.4.2. Emploi de l'oxygène

8.11.4.2.1. Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite utiliseront des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au § 8.11.3.6.1 ou 8.11.3.6.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

8.11.4.2.2. Tous les membres d'équipage d'avions pressurisés utilisés au-dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa disposeront, à leur poste de travail, d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande.

8.11.4.3. Procédures d'exploitation à moindre bruit des avions

8.11.4.3.1. Les procédures d'exploitation à moindre bruit des avions se conformeront aux dispositions du RAS 20.

8.11.4.3.2. Les procédures à moindre bruit qui sont spécifiées par l'exploitant pour un type d'avion déterminé seront les mêmes pour tous les aérodromes.

8.11.4.4. Procédures d'utilisation des avions concernant les vitesses verticales de montée et de descente.

À moins d'indication contraire dans une instruction du contrôle de la circulation aérienne, afin d'éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du système anticollision embarqué (ACAS II) à bord d'aéronefs volant à des altitudes ou niveaux de vol adjacents, ou s'en approchant, il est recommandé que les pilotes qui effectuent une montée ou une descente vers une altitude ou un niveau de vol assignés envisagent d'utiliser des procédures qui leur feront parcourir les 300 derniers mètres (1 000 ft) de la montée ou de la descente à une vitesse verticale inférieure à 8 m/s ou 1 500 ft/min (selon l'instrumentation disponible) dans les cas où ils ont été informés qu'un autre

aéronef se trouve à une altitude ou un niveau de vol adjacents ou s'en approche.

8.11.5. FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

8.11.5.1. Le pilote commandant de bord veillera à ce que les listes de vérification soient rigoureusement respectées.

8.11.5.2. Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de signaler à l'autorité compétente la plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident concernant l'avion qu'il pilote et ayant entraîné des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens. En cas d'incapacité du pilote commandant de bord, c'est l'exploitant qui s'occupera de cette notification.

8.11.5.3. Le pilote commandant de bord aura la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.

8.11.5.4. Le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés au § 8.6.2.

8.11.6. BAGAGES A MAIN (DECOLLAGE ET ATTERRISSAGE)

L'exploitant spécifiera des procédures pour faire en sorte que tous les bagages à main introduits dans l'avion et dans la cabine de passagers soient rangés de façon appropriée et sûre.

8.12 LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS.

8.12.1. GENERALITES

8.12.1.1. L'avion sera utilisé conformément aux dispositions de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

8.12.1.2. Les précautions raisonnablement possibles pour veiller au maintien du niveau général de sécurité envisagé par les présentes dispositions, dans toutes les conditions d'utilisation prévues, notamment celles qui ne sont pas expressément visées par les dispositions du présent chapitre.

8.12.1.3. Un vol ne sera entrepris que si les performances consignées dans le manuel de vol indiquent qu'il est possible de se conformer aux normes des chapitres 8.12.1.4 à 8.12.1.8.

8.12.1.4. Il sera tenu compte, pour l'application des normes du présent chapitre, de tous les facteurs qui influent sensiblement sur les performances de l'avion (tels que masse, procédures d'utilisation, altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, température, vent, pente et état de la piste, c'est-à-dire présence de neige fondante, d'eau ou de glace pour les avions terrestres, conditions du plan d'eau pour les hydravions). Ces facteurs seront traités soit directement, sous forme de paramètres d'exploitation, soit indirectement, au moyen de tolérances ou de marges, qui peuvent figurer avec les performances consignées dans le manuel de vol ou dans le règlement de performances complet et détaillé conformément auquel l'avion est utilisé.

8.12.1.5. Limites de masse

a) La masse de l'avion au début du décollage ne dépassera pas la masse pour laquelle l'avion satisfait au § 8.12.1.6, ni la masse pour laquelle il satisfait aux § 8.12.1.7 et 8.12.1.8 en tenant compte des réductions de masse prévues en fonction de la progression du vol, du délestage de carburant envisagé pour l'application des § 8.12.1.7 et 8.12.1.8 et, en ce qui concerne les aérodromes de dégagement, des dispositions du § 8.12.1.5, alinéa c), et du § 8.12.1.8.

b) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ne dépassera la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de l'aérodrome, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale au décollage.

c) En aucun cas la masse prévue pour l'heure d'atterrissage sur l'aérodrome d'atterrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement à destination ne dépassera la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans le manuel de vol pour l'altitude-pression correspondant à l'altitude de ces aérodromes, et pour toute autre condition atmosphérique locale éventuellement utilisée comme paramètre dans la détermination de la masse maximale à l'atterrissage.

d) En aucun cas la masse de l'avion au début du décollage ou à l'heure d'atterrissage prévue à l'aérodrome d'atterrissage prévu et à tout aérodrome de dégagement à destination ne dépassera la masse maximale à laquelle il a été démontré que les normes applicables de certification acoustique du RAS 20, seraient respectées, sauf autorisation contraire accordée à titre exceptionnel, pour un aérodrome ou une piste où il n'existe aucun problème de bruit, par l'Autorité compétente de l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

8.12.1.6. Décollage. En cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable en un point quelconque du décollage, l'avion devra pouvoir soit interrompre le décollage et s'immobiliser sur la distance accélération arrêt utilisable, soit poursuivre le décollage et franchir tous les obstacles situés le long de la trajectoire de vol avec une marge suffisante jusqu'à ce que l'avion soit en mesure de satisfaire aux dispositions du § 8.12.1.7.

8.12.2.7.1 Pour déterminer la longueur de piste disponible, il sera tenu compte de la perte éventuelle de longueur de piste due à la manoeuvre d'alignement de l'avion avant le décollage.

8.12.1.7. En route — un groupe motopropulseur hors de fonctionnement. Si le moteur le plus défavorable cesse de fonctionner en un point quelconque le long de la route ou des déroutements prévus, l'avion devra pouvoir poursuivre son vol jusqu'à un aérodrome lui permettant de satisfaire aux normes du § 8.12.1.8, sans jamais descendre au-dessous de l'altitude minimale.

8.12.1.8. Atterrissage ou amerrissage. Sur l'aérodrome d'atterrissage ou d'amerrissage prévu et sur tout aérodrome de dégagement, après avoir franchi avec une marge suffisante tous les obstacles situés le long de la trajectoire d'approche, l'avion devra pouvoir atterrir et s'immobiliser ou, s'il s'agit d'un hydravion, réduire suffisamment sa vitesse, sur la distance d'atterrissage ou d'amerrissage utilisable. Il sera tenu compte des variations prévues dans la technique d'approche et d'atterrissage ou d'amerrissage, s'il n'a pas été tenu compte de ces variations dans la détermination des données de performances consignées dans le manuel de vol.

8.13 ENTRETIEN DES AVIONS

8.13.1. Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance.

Les dispositions prises au niveau du RAS 06 sur chapitre relatif aux entretiens des avions sont applicables aux hélicoptères.

8.14 EQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

8.14.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

8.14.1.1. Désignation du pilote commandant de bord

Pour chaque vol, l'exploitant désignera un pilote qui agira en qualité de pilote commandant de bord.

8.14.1.2. Mécanicien navigant

Lorsqu'un poste distinct aura été prévu pour un mécanicien navigant dans l'aménagement de l'avion, l'équipage de conduite comprendra au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, qui est titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans que cela nuise à l'exercice de ses fonctions normales.

8.14.2. CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR DES CAS D'URGENCE

Pour chaque type d'avion, l'exploitant indiquera à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils devront s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme de formation de l'exploitant prévoira une formation périodique à l'exécution de ces fonctions, qui comprendra un cours sur l'utilisation de

l'équipement d'urgence et de secours d'emport obligatoire ainsi que des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

8.14.3. PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

8.14.3.1. L'exploitant établira et tiendra à jour un programme de formation conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir et de maintenir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leursont assignées, y compris des aptitudes en matière de performances humaines. Les programmes de formation au sol et en vol seront établis soit à l'interne, soit par un prestataire de services de formation, et le manuel d'exploitation de l'entreprise comprendra un syllabus ou fera référence à un syllabus pour ces programmes. Le programme prévoira une formation en vue de l'acquisition des compétences pour l'utilisation de tout l'équipement installé.

8.14.3.2. Des simulateurs de vol dans toute la mesure possible seront utilisés pour la formation initiale et la formation périodique annuelle.

8.14.4. QUALIFICATIONS

8.14.4.1 Licences des membres d'équipage de conduite

8.14.4.1.1. L'exploitant s'assurera :

a) que chaque membre de l'équipage de conduite en poste est titulaire d'une licence en cours de validité délivrée par l'État d'immatriculation, ou validée par lui, si la licence a été délivrée par un autre État contractant ;

b) que les membres de l'équipage de conduite possèdent les qualifications appropriées ;

c) que les membres de l'équipage de conduite ont les compétences nécessaires pour s'acquitter des fonctions qui leur sont assignées.

8.14.4.1.2. L'exploitant d'un avion équipé d'un système anticollision embarqué (ACAS II) s'assurera que chaque membre de l'équipage de conduite a reçu une formation lui donnant la compétence nécessaire en matière d'utilisation de l'équipement ACAS II et d'évitement des collisions.

8.14.4.2 Expérience récente du pilote commandant de bord

L'exploitant ne désignera pas comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

8.14.4.3 Expérience récente du copilote

L'exploitant ne confiera pas le décollage et l'atterrissage d'un avion à un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.

8.14.4.4 Contrôle de la compétence des pilotes

L'exploitant veillera à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées périodiquement de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant veillera à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'État qui a délivré la licence au pilote.

8.15 AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

L'exploitant veillera à ce que toute personne remplissant les fonctions d'agent technique d'exploitation reçoive une formation appropriée et se tienne au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à

ses fonctions, y compris les connaissances et les aptitudes relatives aux facteurs humains.

8.16 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS

8.16.1. MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le § 8.16.2, qui peut être publié en parties distinctes, sera élaboré compte tenu des codes de pratiques de l'industrie ou des éléments indicatifs de l'État d'immatriculation et qu'il contienne au moins des renseignements sur :

a) la façon de respecter les dispositions du § 8.16.1.1 ;

b) la façon de consigner le nom et les fonctions de la personne ou des personnes exigées pour se conformer aux dispositions du § 8.1.8.1.1;

c) le programme de maintenance exigé par le § 8.1.8.3.1 ;

d) les méthodes employées pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par le § 8.16.5 ;

e) les procédures utilisées pour respecter les spécifications dans le RAS04 relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

f) les procédures utilisées pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

g) le système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance établi en vue de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;

h) les types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;

i) les procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient consignées et rectifiées ;

j) les procédures à suivre pour notifier à l'Autorité les cas importants survenus en service.

8.16.2. PROGRAMME DE MAINTENANCE

8.16.2.1. Le programme de maintenance de chaque avion, qui est prévu par le § 8.16.3, contiendra les renseignements suivants :

a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;

b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

c) les procédures permettant de modifier les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus, ou de s'en écarter ;

d) le cas échéant, et lorsqu'un tel programme est approuvé par l'État d'immatriculation, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des groupes motopropulseurs.

8.16.2.2. Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme étant obligatoires dans l'approbation de la conception de type, ou les modifications approuvées du programme de maintenance, seront indiqués comme tels.

8.16.2.3. Le programme de maintenance sera fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

8.16.3. ENREGISTREMENT PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

En cas d'accident ou d'incident concernant l'avion, le propriétaire de l'avion ou, si celui-ci est loué, le locataire, veillera, dans la mesure du possible, à la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, à la conservation des enregistreurs de bord, ainsi qu'à leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications de l'Annexe 13.

8.17 EQUIPAGE DE CABINE

8.17.1 FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE

Les besoins en équipage de cabine de chaque type d'avion seront déterminés par l'exploitant en fonction du nombre de sièges ou du nombre de passagers transportés et en vue de l'exécution d'une évacuation sûre et rapide de l'avion, ainsi que des fonctions à accomplir en cas d'urgence ou de situation nécessitant une évacuation d'urgence. L'exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.

8.17.2 PRESENCE DE MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'EVACUATION D'URGENCE.

Lorsqu'une autorité nationale impose un équipage de cabine, chaque membre de cet équipage auquel auront été attribuées des fonctions relatives à une évacuation d'urgence occupera un siège situé conformément aux dispositions du § 8.16.9 pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

8.17.3 PROTECTION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL.

Chaque membre de l'équipage de cabine occupera un siège et bouclera sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

8.17.4 FORMATION

8.17.4.1. L'exploitant veillera à ce que toute personne appelée à remplir des fonctions de membre d'équipage de cabine ait suivi un programme de formation avant de se voir attribuer de telles fonctions.

8.17.4.2. Les exploitants établiront et tiendront à jour un programme de formation des membres d'équipage de cabine conçu de façon à permettre aux personnes qui reçoivent la formation d'acquérir les compétences dont elles ont besoin pour exécuter les fonctions qui leur sont assignées et qu'ils incluent ou fassent référence à un syllabus pour ce programme de formation dans le manuel d'exploitation de l'entreprise. Le programme devra prévoir une formation sur les facteurs humains.

8.18 SURETÉ

Programme de sûreté

Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, devra établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).